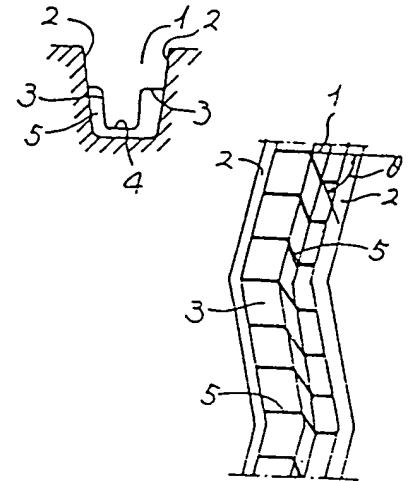


(54) PNEUMATIC RADIAL TIRE WITH CIPHER ON ITS GROOVE BOTTOM  
FOR HEAVY LOAD

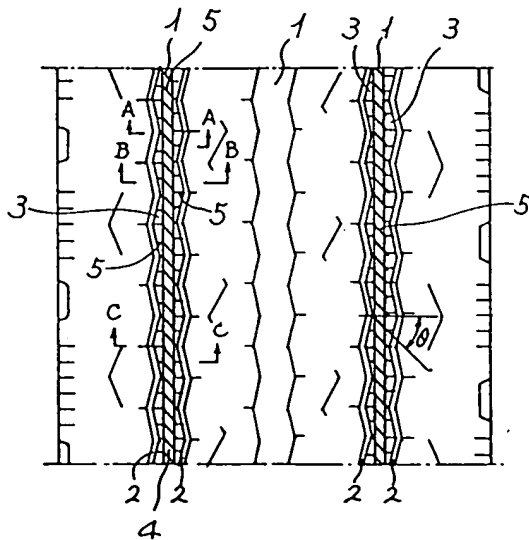
(11) 1-215604 (A) (43) 29.8.1989 (19) JP  
(21) Appl. No. 63-41097 (22) 23.2.1988  
(71) TOYO TIRE & RUBBER CO LTD (72) HIROSHI NAKAMURA  
(51) Int. Cl. B60C11/06, B60C11/12

**PURPOSE:** To prevent decrease in the driving and braking performances of the tire in the title when the tire is worn and a stage area is exposed on the surface of a tread by providing many ciphers on the stage area and a bottom area at the inside of a main groove which extends in tire circumferential direction, so that each cipher crosses the main groove.

**CONSTITUTION:** A tire is provided with many main grooves 1 which extend in circumferential direction. And each lower half area of a part of main grooves 1 is provided with a stage area 3 which is projected from side walls 2 on both sides to the center area. In this case, many continuous ciphers 5 which run across the main groove 1 are provided on the stage area 3 and the bottom area 4 of the main groove 1 along the main groove 1 at proper intervals. And a part of the ciphers 5, for example, an area located on the bottom area 4 of the main groove 1 is inclined at a predetermined angle  $\theta$  in relation to tire width direction. Consequently, when the tire is worn and the stage area 3 is exposed on the surface of a tread, decrease in the driving and braking performances and the side slip of the tire on a wet road surface can be prevented respectively due to the edge effect of the cipher 5.



第 1 図



209.21

⑨ 日本国特許庁(JP)

⑩ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報(A) 平1-215604

⑮ Int.Cl.<sup>4</sup>

識別記号

庁内整理番号

⑬ 公開 平成1年(1989)8月29日

B 60 C 11/06  
11/12

7006-3D  
7006-3D

審査請求 未請求 請求項の数 3 (全5頁)

⑭ 発明の名称 溝底にサイブを有する重荷重用空気入りラジアルタイヤ

⑯ 特 願 昭63-41097

⑰ 出 願 昭63(1988)2月23日

⑱ 発 明 者 中 村 博 司 兵庫県伊丹市天津字藤ノ木100番地 東洋ゴム工業株式会社  
社タイヤ技術センター内

⑲ 出 願 人 東洋ゴム工業株式会社 大阪府大阪市西区江戸堀1丁目17番18号

⑳ 代 理 人 弁理士 小山 義之

明 細 書

1. 発明の名称

溝底にサイブを有する重荷重用空気入りラジアルタイヤ。

2. 特許請求の範囲

(1) タイヤの周方向に延びる主溝を有する重荷重用空気入りラジアルタイヤにおいて、該主溝のうち少なくとも1本の主溝の少なくとも片側の側壁から溝底に連続する溝底より深いサイブを該主溝を横切るように多数設けると共に、該サイブの少なくとも一部分がタイヤの幅方向に対して傾きを有することを特徴とする溝底にサイブを有する重荷重用空気入りラジアルタイヤ。

(2) タイヤの周方向に延びる主溝を有する重荷重用空気入りラジアルタイヤにおいて、該主溝のうち少なくとも1本の主溝の少なくとも片側の側壁から該主溝の中央部に向かって張出して該主溝の下部の幅を決めるように段部を設けるとともに、該段部から該主溝の溝底に連続する溝底より深いサイブを多数設けたことを特徴とする溝底にサイ

ブを有する重荷重用空気入りラジアルタイヤ。

(3) 該サイブの少なくとも一部分がタイヤの幅方向に対して傾きを有するように配設された請求項2記載の溝底にサイブを有する重荷重用空気入りラジアルタイヤ。

3. 発明の詳細な説明

(産業上の利用分野)

本発明は、タイヤの摩耗末期における制動性能及び操縦安定性を改善した重荷重用空気入りラジアルタイヤに関するものである。

(従来の技術)

タイヤのトレッドに周方向に延びる主溝を有するラジアルタイヤにおいて、タイヤの摩耗が進行すると、舗装した湿潤路面を走行する際に、タイヤの制動、駆動性能が低下する。これを改善するため特公昭50-29201号公報、特開昭60-116509号公報、米国特許第3954130号公報、実開昭60-95304号公報、実開昭60-95305号公報、実開昭60-95306号公報等には、主溝の片側又は両側の側壁に

タイヤの幅方向に延びるサイブを多数設けることを開示する。更に実開昭61-85503号公報には、タイヤの周方向に延びる主溝の側面から溝底まで延びるサイブを設けることを開示する。

又タイヤのトレッド溝の石喰みを防止するために、トレッド溝に溝の片側又は両側から溝の中央に向かって突出す段部を設けると、タイヤが摩耗したときに溝幅が狭まり、湿潤路面走行時の排水性を妨げ、スリップしやすくなる。これを改善するために、本願出願人は特開昭61-166708号に、トレッド溝内に設けた段部にトレッド溝を横切る方向にサイブを設け、摩耗時の耐スリップ性を向上させることを開示した。

〔発明が解決しようとする問題点〕

上記石喰みを防止するためにトレッド溝内に溝の中央に向かって突出するように段部を設け、その段部にのみサイブを設けただけでは、摩耗時に溝幅がせばまり、溝の排水性を妨げ、操縦安定性を阻害する。特に溝底近くまで摩耗したときに、湿潤路面において、制動性能が低下し、操縦安定

性も低下する。

またタイヤはトレッド中央部とトレッド側部で摩耗速度が異なるため、トレッド中央または側部のトレッド溝の一方が殆ど摩耗しても、他のトレッド溝は充分深さを残していることが多い。上記従来のタイヤのように溝の側壁及び溝底にタイヤの幅方向に平行なサイブを設けただけでは、トレッド溝の一部が溝底近くまで摩耗した摩耗末期において、トレッド表面のトレッド溝底まで摩耗した部分には、タイヤの幅方向のサイブが残るだけとなり、タイヤ幅方向の耐スリップ性が低下して操縦安定性が低下する。

従って、本発明はタイヤの摩耗末期において、湿潤路面における制動性能および操縦安定性のすぐれたラジアルタイヤを提供することを目的とする。

さらに本発明の別の目的は石喰みを防止することができるラジアルタイヤを提供することを目的とする。

〔問題点を解決するための手段〕

とする。

また他の本発明はタイヤの周方向に延びる主溝を有する重荷重用空気入りラジアルタイヤにおいて、該主溝のうち少なくとも1本の主溝の少なくとも片側の側壁から該主溝の中央部に向かって突出して該主溝の下部の幅を狭めるように段部を設けるとともに、該段部から該主溝の溝底に連続する溝底より深いサイブを多数設けたことを特徴とする溝底にサイブを有する重荷重用空気入りラジアルタイヤを要旨とする。

次に本発明の内容を図面により詳細に説明する。第1図は本発明のタイヤの一例の部分平面図、第2図は同タイヤのサイブに沿ったA-A断面図、第3図は同B-B断面図である。

図面において、(1)はタイヤの周方向に延びる主溝であって、3本の主溝(1)のうち、両側の主溝(1)には、第3図に示すように主溝(1)の下半部に主溝(1)の両側の側壁(2)から主溝(1)中央部に突出するように段部(3)を設ける。該段部(3)、(4)及び溝底(4)に主溝(1)を横切り連続するサイブ(5)を主溝(1)に沿って

上記目的を達成すべく、本発明者らは鋭意研究を重ねた結果、タイヤのトレッドに周方向に延びる主溝を設け、その主溝の側壁から溝底にかけて溝を横切るサイブを設けると共に、そのサイブの少なくとも一部をタイヤの幅方向に対して斜めに設けることにより、タイヤの摩耗末期における制動性能及び操縦安定性を向上させることができること、主溝に段部を設けると共に、その段部から溝底にかけて溝を横切るサイブを設けることにより、石喰み防止と摩耗末期における操縦安定性の向上を達成しうることを見だし、本発明を完成するに至った。

即ち、本発明はタイヤの周方向に延びる主溝を有する重荷重用空気入りラジアルタイヤにおいて、該主溝のうち少なくとも1本の主溝の少なくとも片側の側壁から溝底に連続する溝底より深いサイブを該主溝を横切るように多数設けると共に、該サイブの少なくとも一部分がタイヤの幅方向に対して傾きを有することを特徴とする溝底にサイブを有する重荷重用空気入りラジアルタイヤを要旨

適当な間隔で多数投げる。タイプ凹は第4図の拡大平面図に示すように、タイヤの幅方向に平行であってもよいが、第5図の拡大断面図に示すように、溝底凹の部分のタイプ凹がタイヤの幅方向に対して斜めになるように屈曲して投げるのが好ましい。又タイプ凹全体をタイヤの幅方向に対して斜めに直線的に投げることもできるし、曲線的に湾曲して投げることもできる。第6図は第1図においてタイプ凹に沿うC-C断面図であって、主溝凹の側壁凹までタイプ凹が延長されている。

第7図は本発明の別の実施態様の部分平面図、第8図は第7図においてタイプ凹に沿うD-D断面図である。第7図では主溝凹内に段部は設けられていないが、主溝凹の側壁凹から溝底凹に連続するタイプ凹を主溝凹を横切るように設け、そのタイプ凹を屈曲させて、溝底凹部分のタイプ凹をタイヤの幅方向に対して斜めに設けてある。第9図は第7図の別のタイプ凹に沿うE-E断面図であって、タイプ凹は側壁凹の片側と溝底凹にのみ設けられている。

深くても効果は増大せず、タイプ底がベルトに近くなり、ゴムの内部への保護効果が小さくなり、外傷、クラックが生じ易く、ベルトが損傷する虞がある。

#### (作用)

本発明により、主溝凹内に段部凹を設け、段部凹と主溝凹の溝底凹にタイプ凹を設けると、段部凹が石噛みを防止すると共に、タイヤが摩耗して段部凹がトレッド表面に露出して、主溝凹の幅が狭くなり湿潤路面における排水性が低下しても、段部凹のタイプ凹のエッジ効果により、湿潤路面における制駆動性能を補う。更に摩耗が進行して溝底凹近くまで摩耗しても、溝底凹のタイプ凹のエッジ効果が作用して、制駆動性能の低下が少い。

タイヤの主溝凹側壁凹から溝底凹にまたがるタイプ凹を溝底凹の部分でタイヤの幅方向に対して斜めに投げることにより、タイプ凹に周方向の投影長成分が生じ、タイヤ摩耗末期において、横滑り防止効果を生ずる。

#### (実施例)

第7図においてタイプ凹は第1図のタイプ凹と同様に、全体が直線的にタイヤの幅方向に斜めに投けてもよいし、途中で屈曲または曲線的に湾曲させて投けてもよい。しかしそのタイプ凹が少なくとも一部分においてタイヤの幅方向に対して斜め向くように投げる必要がある。

本発明の第1図又は第7図のタイヤにおいて、タイヤの幅方向に対して傾斜する部分のタイプ凹のタイヤ幅方向に対する傾斜角 $\theta$ は20-75度、溝底凹からタイプ凹の底までの深さ $h$ は0.5-4mm、平面図におけるタイプ凹の展開長 $l$ は主溝凹の幅 $B$ の0.6-3倍が好ましい。またタイプ凹の幅は0.5-1.2mmが好ましい。

傾斜角 $\theta$ が20度より小さいとタイプ凹のタイヤ周方向成分が小さく、タイヤ摩耗時のタイプ凹による横方向の耐スリップ効果が発揮できない。この角度が75度より大きいと、摩耗時の制駆動性能が不充分となる。

溝底凹からのタイプ凹の深さが0.5mmより浅いとタイプ凹の効果が充分発揮できず、4mmより

第1図に示すトレッドパターンを有し、その主溝凹には第2図に示す段部凹及びタイプ凹を有する、タイヤサイズ11.00R20のタイヤを製作し、本発明の実施例1とし、比較例として、同じトレッドパターンで段部凹にタイプ凹を設けないタイヤを用い、それぞれ摩耗に伴う湿潤路面における制動性能の変化を測定した。試験タイヤを定積貨物車両に装着して、湿潤路面を40km/hで走行中に急ブレーキをかけ、停止するまでの距離を測定してその逆数を求め、新しいタイヤの値を100として指数表示した結果を第10図に示す。また第7図に示す他の本発明のタイヤについても同様な試験をした結果を実施例2として第10図に示す。

#### (発明の効果)

本発明の溝底にタイプを有する重荷重用空気入りラジアルタイヤによれば、タイヤの摩耗末期においても、タイヤの制駆動性能の低下が少なく、操縦安定性も高く保たれる。主溝凹内に段部凹を設けたタイヤは石噛み効果が大きく、段部凹を設

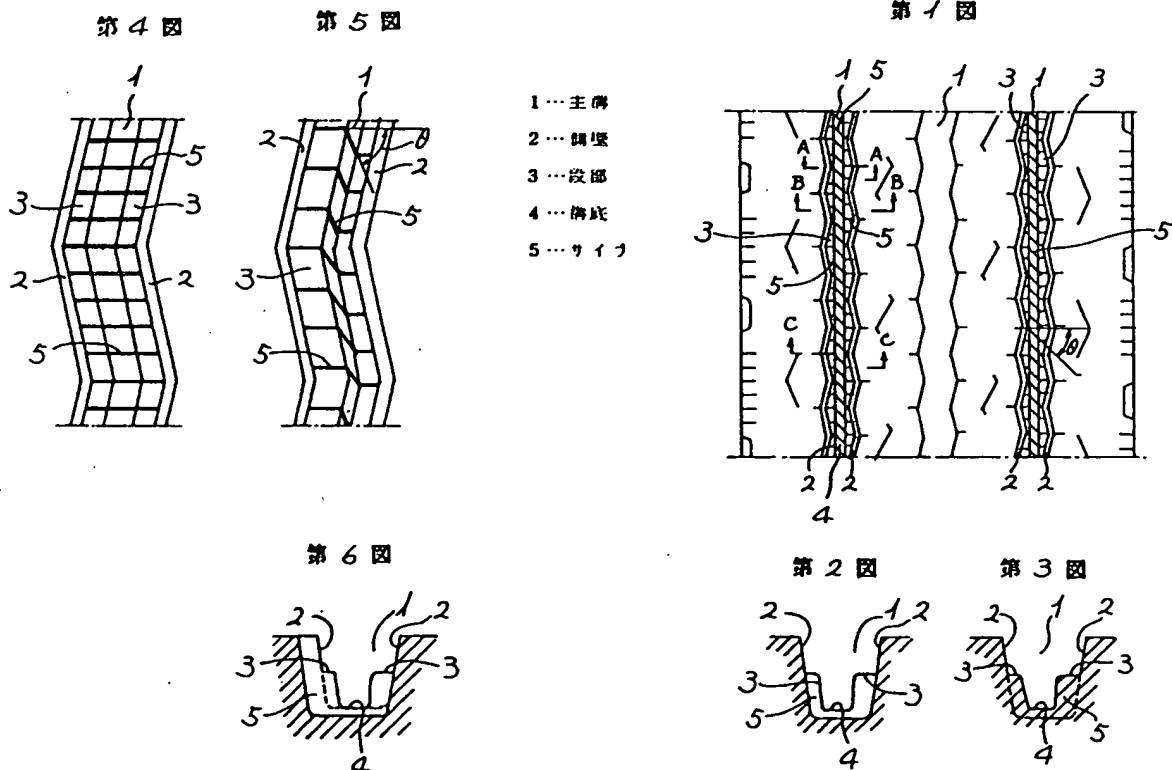
けることによる摩耗時の制動性能の低下、操縦安定性の低下がない。

#### 4. 図面の簡単な説明

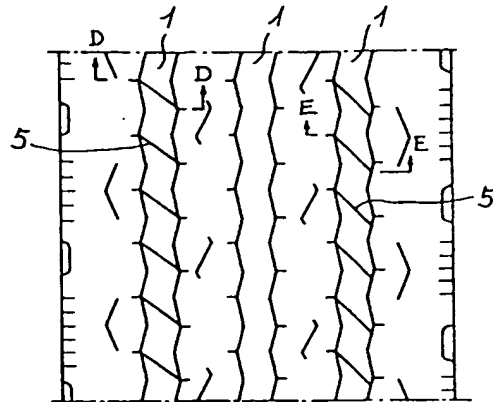
第1図は本発明の溝底にサイブを有する重荷重用空気入りラジアルタイヤの一例の部分平面図、第2図は同A-A断面図、第3図は同B-B断面図、第4図は同一部拡大平面図、第5図は本発明のタイヤの別の実施例の一部拡大平面図、第6図は第1図におけるC-C断面図である。第7図は本発明の溝底にサイブを有する重荷重用空気入りラジアルタイヤの他の実施例の部分平面図、第8図は同D-D断面図、第9図は同E-E断面図、第10図は本発明の実施例及び比較例のタイヤの摩耗に伴う湿潤路面における制動性能の変化を示すグラフである。

- |           |          |
|-----------|----------|
| (1)……主溝、  | (2)……側壁、 |
| (3)……段部、  | (4)……溝底、 |
| (5)……サイブ。 |          |

代理人 弁理士 小 山 義 之

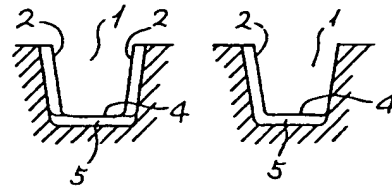


第7図

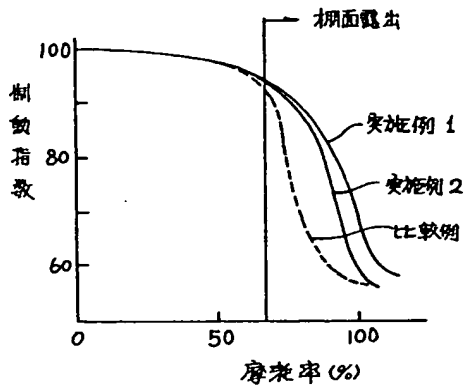


第8図

第9図



第10図



手続補正書 (方式)

昭和63年 6月 3日

特許庁長官 小川邦夫 殿



1. 事件の表示

昭和63年特許願第41097号

2. 発明の名称

溝底にタイプを有する重荷重用空気入りラ  
ジアルタイヤ

3. 補正をする者

事件との関係 特許出願人

住所 大阪市西区江戸堀1丁目17番18号

名称 (314) 東洋ゴム工業株式会社

代表者 松 下 秀 夫

4. 代理人

住所 大阪市天王寺区生玉前町1番26号

氏名 (8865) 弁理士 小 山 義 之



5. 補正命令の日付 (発送日)

昭和63年5月31日

6. 補正の対象

明細書の図面の簡単な説明の欄。



7. 補正の内容

明細書第11頁第6～7行の「第2図は同B-B断面図」とあるを「第3図は同B-B断面図」と補正する。

以上